

Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

FRACTURES FRANÇAISES

LES TRANSPORTS AU CŒUR DES FRACTURES FRANÇAISES



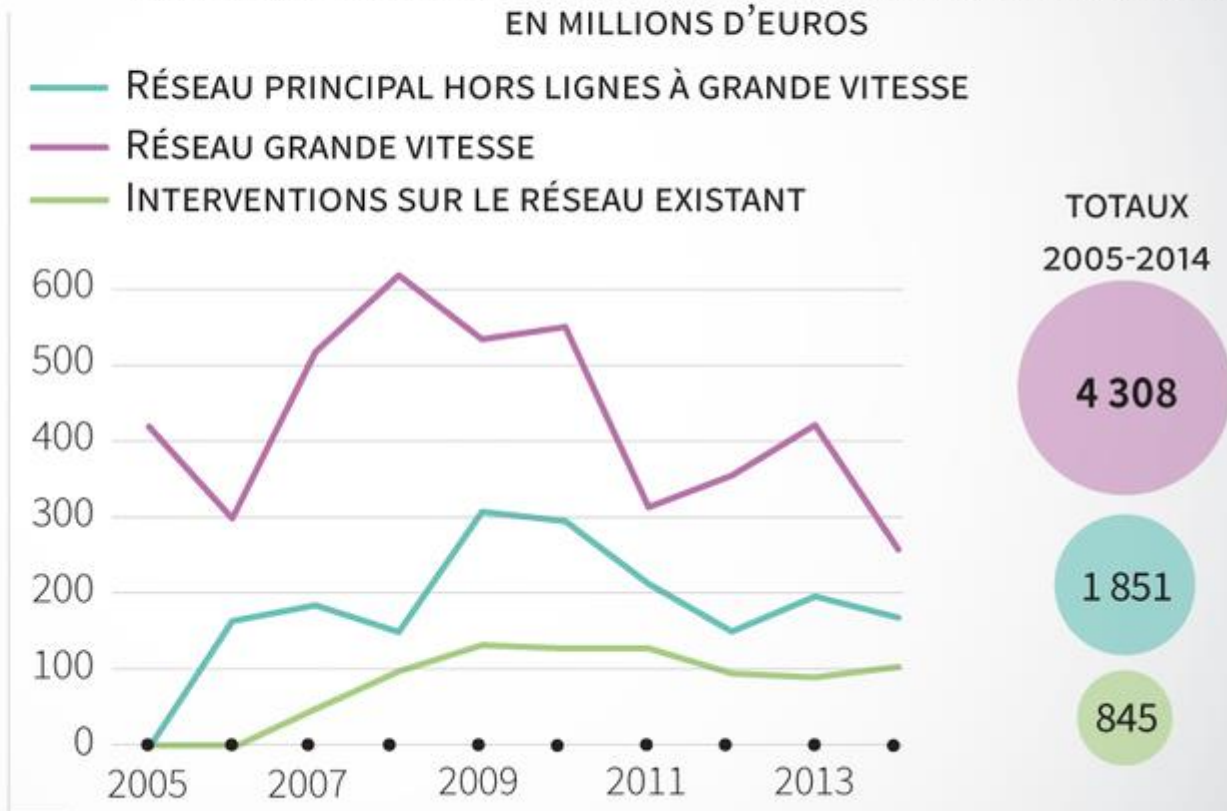
Présidentielle 2017

Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

Le rail français entre besoin d'investissement et fardeau de la dette

Les dépenses de l'Etat dans le rail sur la décennie 2005-2015 montrent une disproportion entre effort mis sur la grande vitesse et sur le reste du réseau.

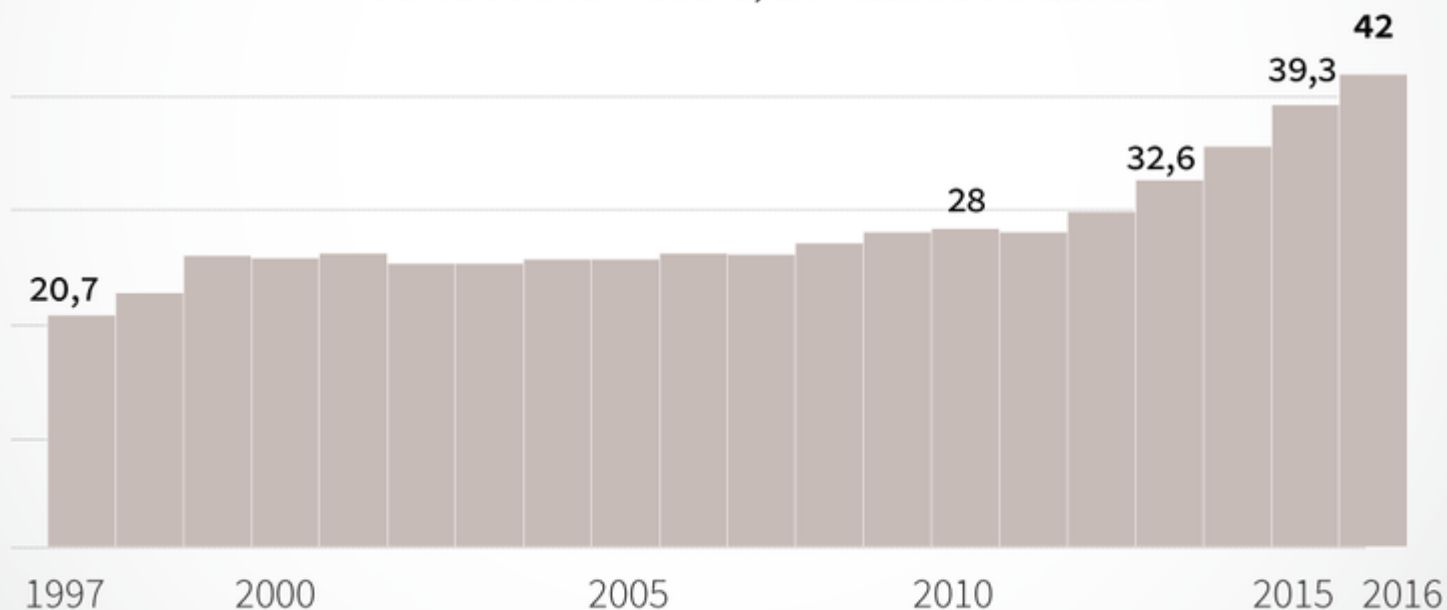
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE L'ÉTAT DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE, EN MILLIONS D'EUROS



Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

La prise de conscience récente de cette carence a conduit l'Etat à programmer, en dix ans, 46 milliards d'euros d'investissements dans le réseau le plus fréquenté, assortis d'une règle d'or qui interdit d'alourdir la dette de la SNCF.

DETTE DE SNCF RÉSEAU, EN MILLIARDS D'EUROS



Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

Le choix du TGV contre les trains du quotidien

Depuis les années 1960, le réseau exploité a diminué de 25 %. Les lignes TGV ont, en revanche, plus que doublé en quinze ans.

ÉVOLUTION DU RÉSEAU FERRÉ EXPLOITÉ



ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES LIGNES À GRANDE VITESSE

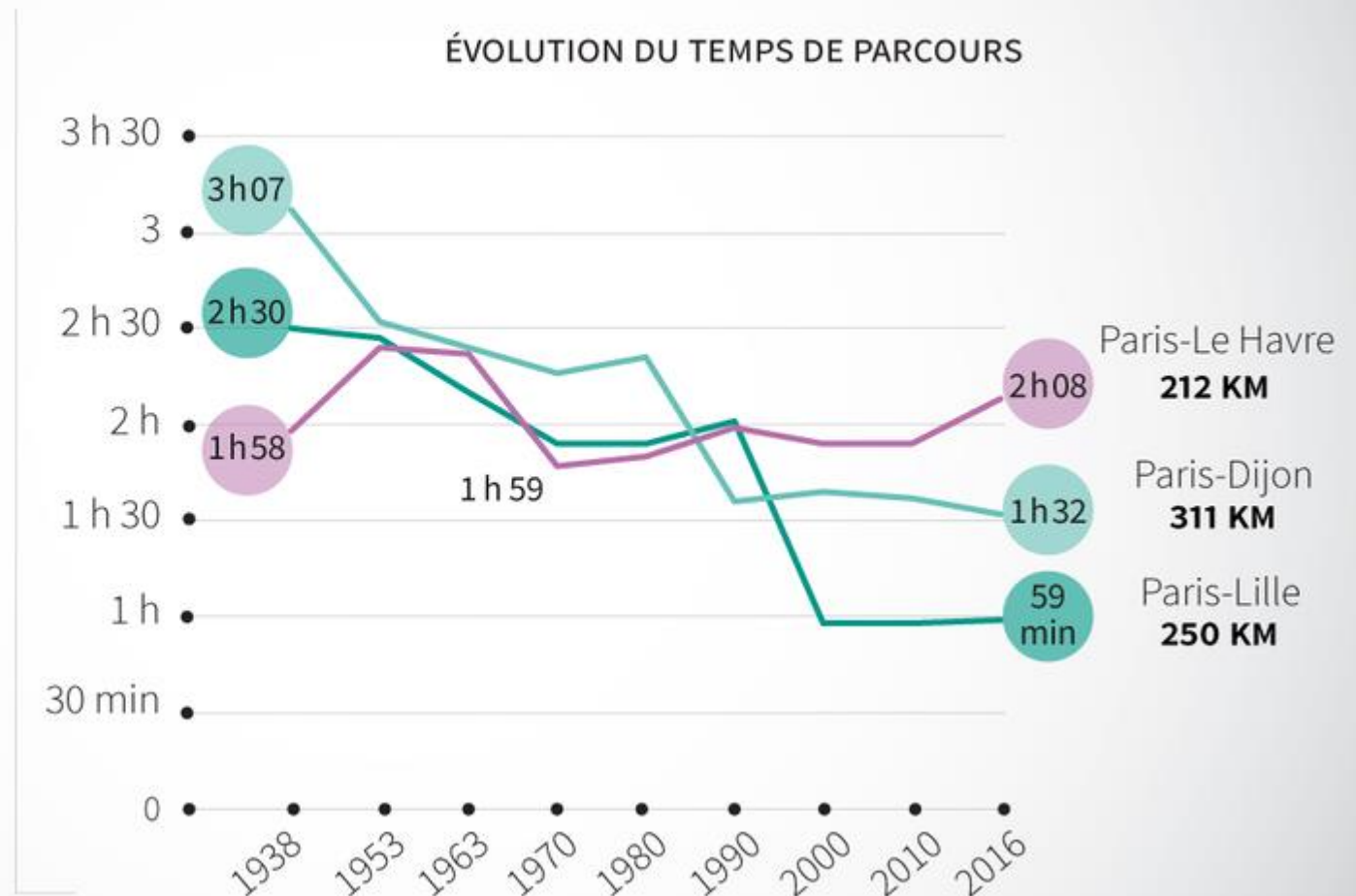


Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

FRACTURES FRANÇAISES

III Présidentielle 2017

Illustration de la priorité au TGV, le temps de parcours s'est rallongé ces dernières années sur un Paris-Le Havre qui ne bénéficie pas de la grande vitesse, contrairement à un Paris-Dijon ou à un Paris-Lille.



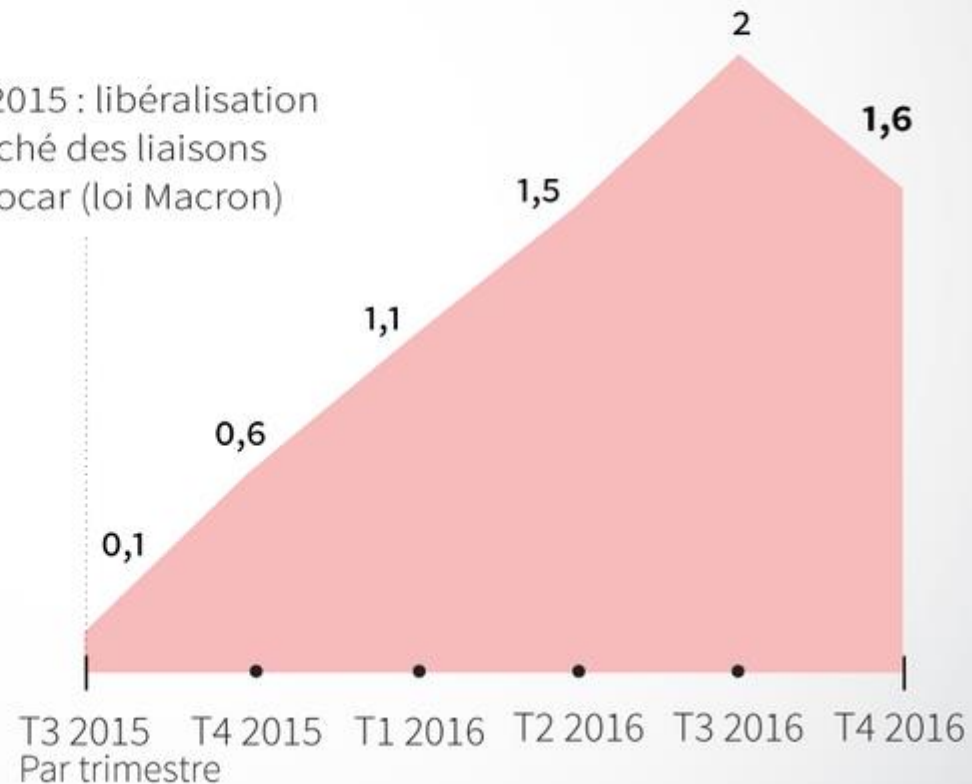
Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

Les bus Macron, un doublon pour le TGV

Nouveaux acteurs dans le paysage français du transport de longue distance, les opérateurs des cars Macron viennent empiéter sur les terres du TGV. Sur les dix liaisons les plus fréquentées fin 2016, six ont un équivalent en grande vitesse, à commencer par les deux destinations les plus demandées à la fois en train et en car : Lille-Paris et Lyon-Paris.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR AUTOCAR (LIAISONS NATIONALES), EN MILLIONS

Juillet 2015 : libéralisation du marché des liaisons par autocar (loi Macron)

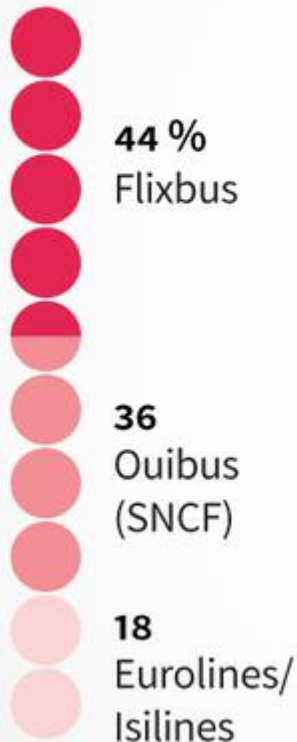


Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

FRACTURES FRANÇAISES

III Présidentielle 2017

PART DES OPÉRATEURS,
EN % DES DÉPARTS QUOTIDIENS



T4 2016

PART DE VILLES DESSERVIES PAR UN OPÉRATEUR DE BUS*
SELON LEUR TAILLE**
DEUXIÈME TRIMESTRE 2016



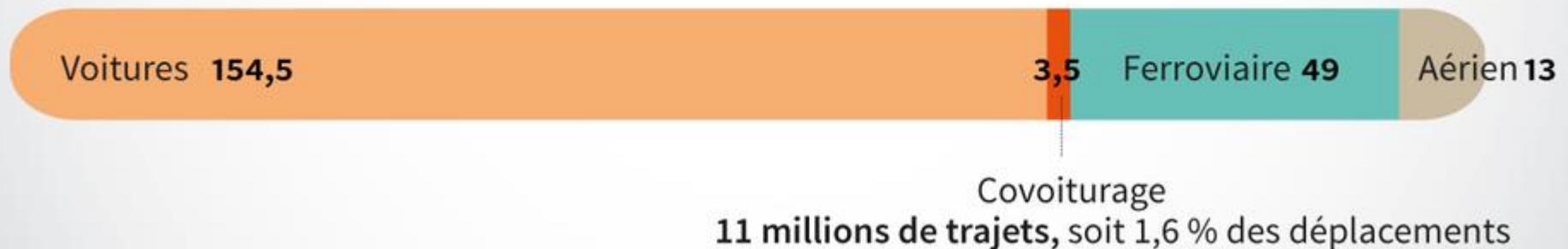
* Lignes nationales ** Population municipale

Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

Le repli sur la route renforcé par de nouveaux usages

L'autre nouveau concurrent du transport par train, c'est le covoiturage longue distance, activité dans laquelle la France dispose d'un leader européen : Blablacar. Les adeptes du genre sont pour les deux tiers des clients potentiels du train qui ont préféré les petits tarifs de la voiture partagée au prix d'un billet SNCF.

ESTIMATION DES TRAFICS LONGUE DISTANCE (PLUS DE 80 KM) PAR MODE DE TRANSPORT,
EN MILLIARDS DE VOYAGEURS-KM EN 2015

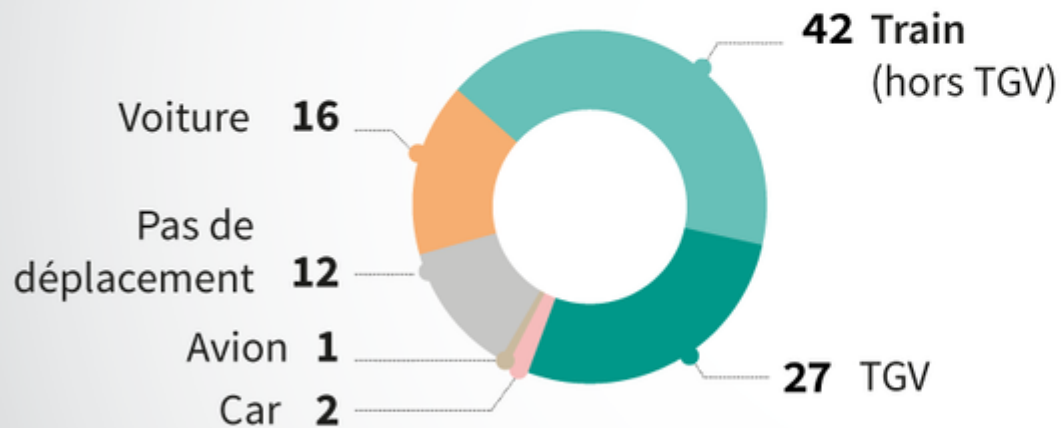


Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

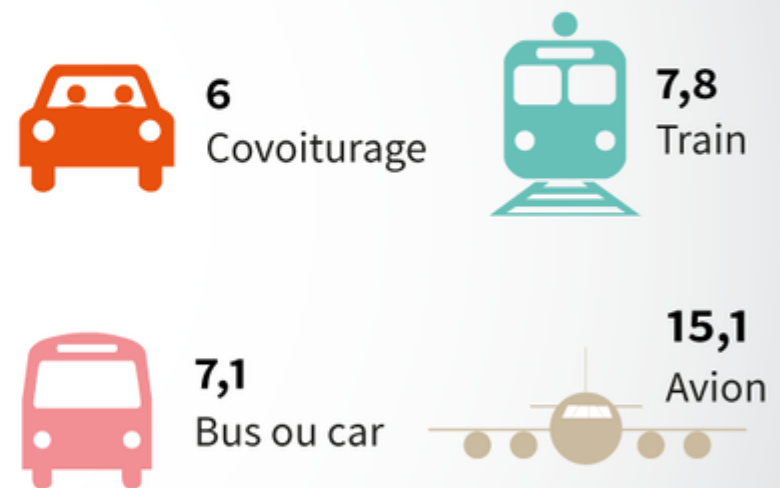
FRACTURES FRANÇAISES

III Présidentielle 2017

MOYEN DE DÉPLACEMENT QUI AURAIT ÉTÉ UTILISÉ
SANS LE COVOITURAGE, EN % DES PASSAGERS
Enquête Ademe, septembre 2015



COÛT DU KILOMÈTRE, EN CENTIMES D'EUROS



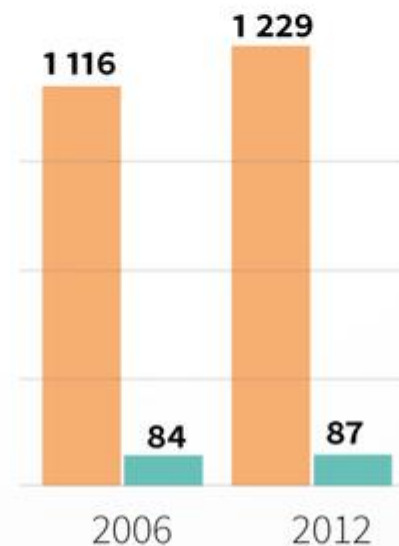
Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

Les atouts écologiques du train

« Avec la même quantité de carbone, un peu plus de deux kilos, le voyageur d'un TGV relie Paris à Marseille tandis qu'un covoitureur n'atteint même pas Melun », expliquait Guillaume Pepy dans une tribune au « Monde » en novembre dernier. Une taxation des émissions, demandée par les partisans du rail, rendrait le train plus rentable.

ÉVOLUTION DES SURFACES UTILISÉES SELON LE TRANSPORT, EN MILLIERS D'HECTARES

■ ROUTES ET AUTOROUTES
■ CHEMINS DE FER



+ 10,1 %



+ 3,3 %

Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

FRACTURES FRANÇAISES

III Présidentielle 2017

ÉMISSIONS DE POLLUANTS EN 2014, EN % DU TOTAL

■ ROUTES ET AUTOROUTES ■ CHEMINS DE FER ■ AUTRES MOYENS DE TRANSPORT (maritime, aérien, fluvial)



Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

FRACTURES FRANÇAISES

Un réseau à deux vitesses

Les axes fortement investis par la SNCF

- LIGNE À GRANDE VITESSE (LGV)
- LIGNE À GRANDE VITESSE (LGV) MISE EN SERVICE À L'ÉTÉ 2017
- LIGNE INTERCITÉS CONSERVÉE PAR L'ÉTAT

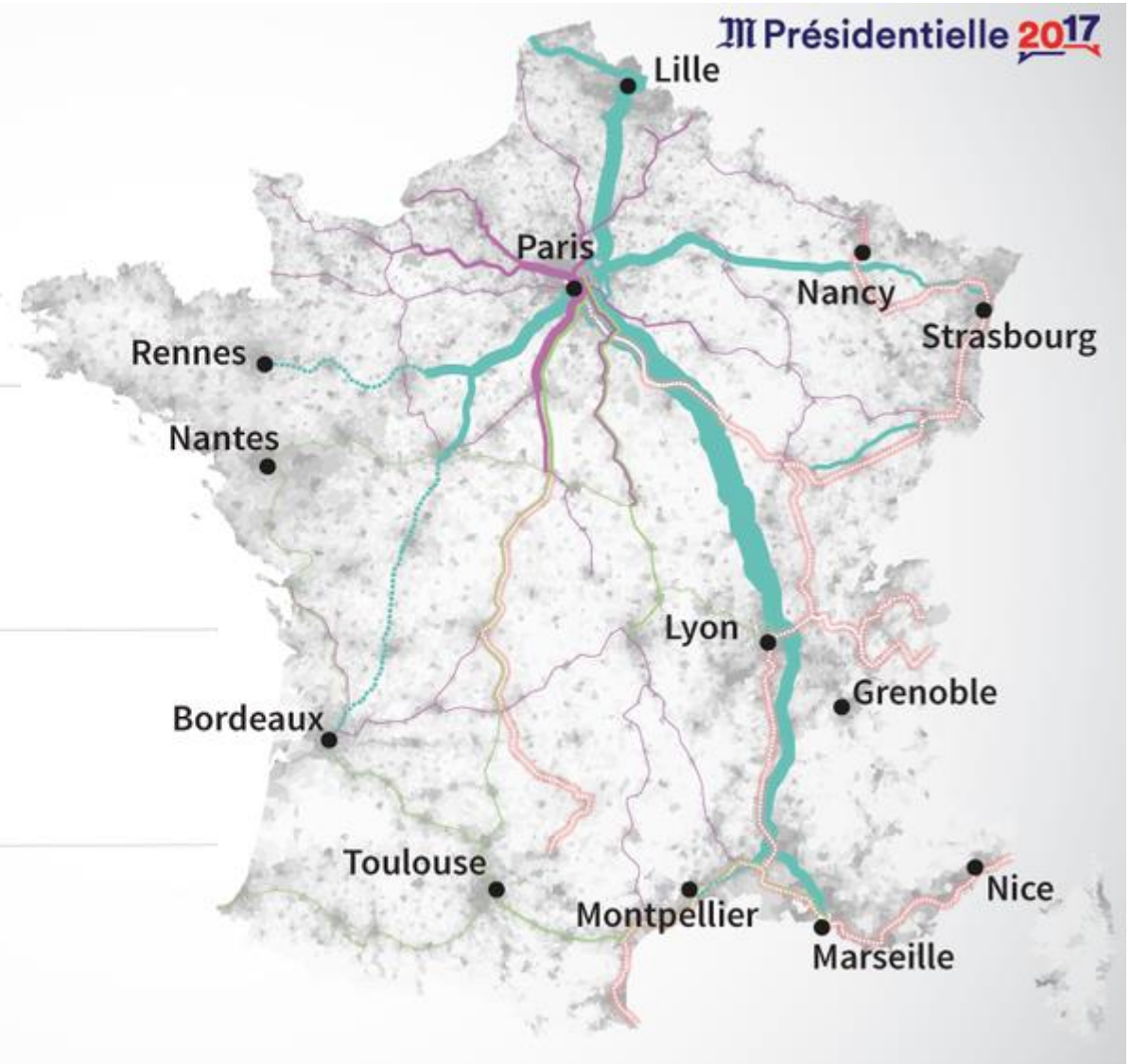
Des lignes ferroviaires fragiles

- LIGNE INTERCITÉS (TRANSFERT AUX RÉGIONS PRÉVU ENTRE 2016 ET 2020)
- LIGNE DE TRAIN DE NUIT SUPPRIMÉE

Densité de population (hab./km²)



Nombre de trains circulant par jour (2013)



Les fractures françaises (3/5) : les transports, ou comment le modèle ferroviaire fait débat

TEXTE ET INFOGRAPHIE : **ÉRIC BÉZIAT, EUGÉNIE DUMAS, SYLVIE GITTUS-POURRIAS**

SOURCES : SNCF ; LA VIE DU RAIL, MARS 2017 ; LE COURRIER DES MAIRES ; INSEE ; RAPPORT DURON ; RAPPORT M. GILLES SAVARY ET M. BERTRAND PANCHER, ASSEMBLÉE NATIONALE ; ARAFER, BILAN DU 4E TRIMESTRE 2016 ; ENQUÊTE AUPRÈS DES UTILISATEURS DU COVOITURAGE LONGUE DISTANCE, ADEME, SEPTEMBRE 2015 ; « COVOITURAGE LONGUE DISTANCE : ÉTAT DES LIEUX ET POTENTIEL DE CROISSANCE », COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE, MAI 2016 ; CITEPA ; LES COMPTES DU TRANSPORTS EN 2015, MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER ; MIDI LIBRE ; LA DÉPÊCHE ; LE PROGRÈS ; SUD-OUEST ; OUEST-FRANCE ; LE MONDE.